

Секция «Актуальные вопросы современного международного права»

**Актуальные правовые вопросы Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (КОРСИА)**

**Научный руководитель – Рылова Мария Александровна**

*Антонова Ольга Владимировна*

*Аспирант*

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Юридический факультет, Кафедра международного права, Москва, Россия

*E-mail: oantonova7@gmail.com*

Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (далее – «КОРСИА», от англ. *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*, сокр. *CORSIA*) лежит в основе борьбы Международной организации гражданской авиации (далее – «ИКАО», от англ. *International Civil Aviation Organisation*, сокр. *ICAO*) с изменением климата. Значимость данной системы в том, что она дополняет другие меры, принимаемые ИКАО, путем компенсации того количества выбросов CO<sub>2</sub>, которое невозможно сократить за счет технологических улучшений в конструкции воздушных судов, улучшений в наземной эксплуатации и использования экологичных видов авиационного топлива.

КОРСИА была принята совсем недавно в 2016 году как часть Приложения № 16 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года (далее – «Чикагская конвенция»). Это связано с тем, что ее разработка и принятие происходили в условиях серьезных разногласий между государствами-членами ИКАО по поводу применения рыночных мер, способствующих сокращению выбросов углерода международной гражданской авиацией. Итогом этого стало то, что в том 4 Приложения № 16 к Чикагской конвенции содержится перечень из четырнадцати вспомогательных документов КОРСИА<sup>[1]</sup>, которые не являются юридически обязательными для государств, но при этом фактически необходимы при соблюдении стандартов.

Европейский союз, Соединенные Штаты Америки, Соединенное Королевство и иные государства, присоединившиеся к КОРСИА, считают, что КОРСИА совместно с иными мерами ИКАО окажет существенное влияние на создание импульса для авиационной отрасли вкладывать инвестиции в новые более экологичные технологии. Тем не менее не все государства разделяют данную позицию.

Российская Федерация придерживается точки зрения, что разрабатываемые на площадке ИКАО глобальные рыночные меры являются инструментом подавления быстрорастущих авиационных региональных рынков[2]. Дополнительная финансовая нагрузка ограничит дальнейшее развитие для большинства авиакомпаний из развивающихся стран, и, следовательно, приведет к их вытеснению с рынка международных авиационных перевозок, что в свою очередь существенно увеличит риски их банкротства[3].

Необходимо учитывать также то, что Россия принимает участие в Комитете ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации, но на последних выборах ее не избрали в Совет ИКАО[4]. Учитывая, что именно Совет принимает стандарты и рекомендуемую практику согласно пункту «1» статьи 54 Чикагской конвенции, можно утверждать, что Россия не участвует в принятии решений Совета ИКАО.

Кроме Российской Федерации к КОРСИА не присоединились Китай, Бразилия, Индия и многие другие крупные государства. Причины в основном связаны с сочетанием экономических, политических и стратегических обстоятельств. Это свидетельствует о неполном достижении соглашения на международном уровне.

Несмотря на многие положительные эффекты КОРСИА, в научном сообществе также имеются опасения в отношении обеспечения участия государств, ее соблюдения и применения. В частности, принимая во внимание специфику юридической силы приложений к Чикагской конвенции, КОРСИА должна быть отражена в законодательстве государств. Это значит, что она может быть по-разному внедрена в разных странах с учетом уже множества функционирующих углеродных программ как на национальном, так и региональном уровнях, которые отличаются от КОРСИА[5].

Кроме того, в КОРСИА учитываются только выбросы CO<sub>2</sub> среди всех иных выбрасываемых веществ, а стоимость углеродных кредитов может быть дешевле внедрения экологичных технологий в авиации[6], что не будет стимулировать авиаперевозчиков к декарбонизации[7].

Исходя из вышесказанного можно сделать вывод, что присоединение государств к КОРСИА с учетом одновременного принятия ИКАО иных мер продолжает сопровождаться столкновением международно-правовых позиций государств из-за различия их политических и экономических интересов. Научное сообщество видит много проблем в эффективности КОРСИА как с юридической, так и с финансовой точек зрения. В связи с этим многие из государств до сих пор не присоединились к участию в системе.

### Источники и литература

- 1) Приложение № 16 к Конвенции о международной гражданской авиации «Охрана окружающей среды». Том IV. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации. 2018. С. 23. URL: <https://elibrary.icao.int/reader/229740/&returnUrl%3DaHR0cHM6Ly9lbGlicmFyeS5pY2FvLmludC9ob21lL3Byb2R1Y3QtZGV0YWlscy8yMjk3NDA/X2dsPTEqZ2liMWVwKl9nYSpPVEEhTIRFMk1ESTRMakUyT1RNME9ESTNPRGMuKl9nYV85OTJOM1IETEJRKk1UWTVNelE0TWpjNE55NHhMakV1TVRZNU16UTRNamd3TVM0d0xqQXVnQS4u?productType=ebook&themeName=Blue-Theme> (дата обращения: 30.08.2023).
- 2) «В Лейпциге заместитель Министра транспорта РФ Александр Юрчик принял участие в работе Международного транспортного форума». 24.05.2018. URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/8686> (дата обращения 11.11.2023)
- 3) «27 июня Министр транспорта РФ Максим Соколов провел рабочую встречу с Генеральным директором ИАТА Александром де Жюньяком». 27.06.2017. URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/8092> (дата обращения 11.11.2023)
- 4) Council States 2022 – 2025. URL: <https://www.icao.int/about-icao/Council/CouncilStates/Pages/default.aspx> (дата обращения: 11.11.2023)
- 5) Abeyratnei, Ruwantissa. Environmental Policy and Law; Amsterdam Vol. 49, N° 4/5, (2019): 210-218. DOI:10.3233/EPL-190161; Weijun Liao, Ying Fan, Chunan Wang, Exploring the equity in allocating carbon offsetting responsibility for international aviation, Transportation Research Part D: Transport and Environment, Volume 114, 2023, 103566, ISSN 1361-9209, URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1361920922003923>; Weijun Liao, Ying Fan, Chunan Wang, How does COVID-19 affect the implementation of CORSIA?, Journal of Air Transport Management, Volume 99, 2022, 102180, ISSN 0969-6997, <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2022.102180>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699722000011>); Schneider, L., 2022. Fit for purpose? Key issues for the first review of CORSIA, Öko-Institut e.V.. Germany. P. 19. URL: <https://policycommons.net/artifacts/3118001/fit-for-purpose-key-issues-for-the-first-review-of-corsia/3911196/> on 16 Jan 2024. CID: 20.500.12592/c3f5mq.

- 6) Стоимость одного углеродного кредита может варьироваться от 3 долларов США до 100 долларов США. См. подробнее: The Potential Financial Impact of CORSIA on Airline Companies & Carbon Markets. Brief by Columbia Sustainable Finance Professionals Network (CSFPN) Team Members Mu Huang, Anne Lagomarcino, Merlyn Mathew, Deepti Shetty, and Masako Takahashi. URL: <https://www.csfpn.org/wp-content/uploads/2019/01/Carbon-Pricing-in-Aviation-Research-Brief.pdf>
- 7) Schneider, L., 2022. Fit for purpose? Key issues for the first review of CORSIA, Öko-Institut e.V.. Germany. P. 5. URL: <https://policycommons.net/artifacts/3118001/fit-for-purpose-key-issues-for-the-first-review-of-corsia/3911196/> on 16 Jan 2024. CID: 20.500.12592/c3f5mq.